3

GOVERNMENT OF MADRAS.

P.W. (1951) Department.

Sectt. II-28.

Close

Sept.

M

~~Endorsement~~

~~D.O.~~

Memorandum

~~Lodged~~

No. 613 S/51-1

Dated 21-3-51

~~196~~.

FURTHER PAPERS.

Department.	Number.	Series.	Date.
Lodged No. 52279 S/51 d 4.7.51.			

PMS 61

THE AMBETHADI GRAMA ABHIVRIDDHI VIVIDHO
UDDESHA SANGHA: POST: PANJA:
SOUTH KANARA DISTRICT.

PRESIDENT: Sri. K. Subraya Bhat.

HON'BLE THE CHIEF MINIST
To
5 FEB 1951
GOVERNMENT

O.P. 101 B.50/51
6-1-51

The Central Government . India .....

New Delhi.

Through The High minister of madras Government .....

.....

Sub:- The subject dealing with the opening of a new Railway Line in the South Kanara District - the route and the places to be joined with the line

---

The President of the above Sangha begs to represent the following few lines for kind consideration:-

1. The railway line is the first foundation in the matter of the routine work in connection with the conduct of the Government in the ruling of this land. That means:-

(1) A. It is but natural that one country should have idea of war against another country for some reason or other. That the country makes preperation of a war is a fact well known to all. In such circumstances, railway lines are of an essential service for the transfer of armies from one place to another and for the supply of the materials and all kinds of food supply. If there are no railway communication, there is no use of blinking when such an exigency arises.

(1) B. It is the most important duty of a nation to know before hand the various ways from which the raids of another country may commence and the direction of such radius. It is the prime need to protect such weak spot in that direction.

(1) C. In case there is need to keep an army in such places, the different camps of the army should be close for helping one another camp in times of need, - this is the duty of the defending army - and the existence of a railway line is a great help. Without a railway line, how will it be possible for travel

2. The second item of conveyance of goods and other commodities from one place to another:

(2)A. As stated in the above 1st para, railway line is an urgent necessity. It is not possible for the conveyance of goods etc. by means of lorries, and other kinds of vehicles.

The food deficiency, the need of supplying the food commodities from one place to another, is the 2nd point to be considered.

(2)B. That there should be conveyance of commodities to ports by sea through steamers, country crafts, etc., to places where there is deficit of such goods, and from interior places to outside and other places, is also essential. To connect the places on the sea coast with the interior places, railway lines are of use.

(2)C. It is evident from the last Great War that the required supplies should move along with the army as it moves. Hence it is the duty of the Government for opening new lines in places where it is urgently necessary.

3. The third item is the need of increasing the food commodities day by day.

(3)A. In deficit districts, attempts should be made for increasing the production in such places.— this is the responsibility of each to draw the notice of the Government, to this important question of food shortage.

(3)B. If such districts are such that no more food production is possible, attempts should be made to grow more food in the neighbouring districts, and make the - surplus to come to the deficit districts— This is also the duty of our popular Government.

(3) C. To make people from excess ports to settle in places where there are only a few people living there, and to make barren places cultivable and yield more food commodities. For such transport of men and commodities, at cheaper cost, railway lines must be opened by our Government. For this purpose, fresh lines should be opened after proper investigation in the matter.

(3)D. The vacant plots within the reserve forests, should be ascertained, in which direction, whether fit for improving

the said plots or not. The ways and the required methods of increasing the revenue of the state by the opening of the new lines through places where a good lot of timber is being wasted for want of proper and cheap mode of carrying the timber from the forests to places of port or trade ; -- Is this not that a good railway line convenient and profitable for all?

4. The question of convenience of easy travel for the general public.

(4) A. Ascertaining in what places cheap things are available and making arrangements for the easy conveyance of such commodities for places where there is a deficiency, interchange of such things, etc., and consequently the need of the business people for travel.

(4) B. For getting such commodities from foreign - lands, and getting profit out of the sale of such things, and for that purpose is it not the need for a good line to travel to such places to and fro?

5. Taking the above 4 points as the important aim, it is necessary that good railway lines should be opened. Besides the scarcity of food articles of recent experience is a tremendous state and unless steps are taken to remove the difficulty, there is no salvation to this land. Is it not the most important and first duty of the people to find out waste lands wherever they might be and trying to grow the food articles necessary for consumption.

6. In this district there is a good supply of water and many are the places lyinguncultivated in the east and southern bounderies of this district. Those places are such that belonged to the control of coorg even before the advent of the British to this place, bordering on the Coorg boundary and were utilised by the Coorg people for growin such of the things that were needed to them. If the waste lands,with the foundations of the houses which existed a that time, is seen now, there is no doubt that a thrill wonder will enter our bodies to know that those places were at one time in such flourishing condition. Furthe is evident that the people of such localities were m go away from such places only after the advent of the British in this district with their planned methods. this place has turned into very dense forests with M prevailing and has therefore become barren and usele

7. Even coorg was a powerful ruling state in those days. But even that place has become a backward place due to the British rule. Even there there is no place for residential purposes due to the various manoeuvres of the British rule. This disabled them and they (the coorg people) had to get into their protection. Due to this many places had to be vacant without any crops. This is also an idea of the British rule in this land.

8. Even in Mysore State to the south end east of the Province or Madras in South Kanara district, there are plots as described in the 6th and 7th paras above.

9. For making such places prosper, attempts should be made to increase the population in those parts, and the quickest way of travel is only by means of a railway line. It is therefore the first duty of the popular Government to construct a railway line connecting the chief places of Bangalore, with Mercara or Coorg and Mysore or Mysore State, by the shortest possible cut.

10. It is only possible for the prosperity of the people only by bringing the neglected and barren places as mentioned above with upliftment of the people of such places, by making such places fertile.

11. For getting the benefit of railway in these places, if to just consider the question, there is a short cut in the natural way, connecting Ullal[illegible] Bangalore, with Mercara and Mysore. There are no big rivers or streams in the way, only two small portions of the Kaveri and Sarve, not above 100 yards both inclusive, the width is less, Sarve in the Puttur Taluk and Kaveri near Frascrpet or Coorg, - the distance of this proposed line will be about 140 miles with two rivers, only as noted above, and the rest being only very small streams practically less than 20 yards broad. Even these are very few. This is undoubtedaoly the help of Mother Nature.

12. There is no vehicular traffic of any sort in the proposed line, as it passes through [illegible]nd inhabited by persons without any stamina.

13. The cost of constructing the proposed Railway line is less, and for all the eradication of the evils for the improvements of items stated in Nos.1 to 4, the said construction will help. The line should pass through the following

places:- Mangalore , Ullal, Puttur, Sarve, Panja, Guthigar, Kallakar, Kadaikallu Rubber Estate, passing - further Kundemuslu, by the side of the Atti River to Mercara and thence northwards to Suntikoppa and to Frasarpet in a northerly direction, and by the side of Frasarpet to the Mysore Railway Junction. So the appeal for the opening of this line.

14. For the construction of this proposed line, there are no ascents, no intervening high hills, no sharp curves, up to Kadmakaru, and advancing further the western ghauts, should be corroded on the line, either by a tunnel or so, to a distance of about three miles; entering further into Coorg, clear the forests there and proceed to Mysore by the west improving the condition of the adjoining places. Thus nature has helped the people for the completion of the proposed Railway line.

15. It will be evident to all who think deeply over this that there is no other line which can be so very easily undertaken. The opening of railway line once in a way after an expenditure of crores of rupees must be well considered is should be after deep consideration for the benefit of all, not with the idea of satisfying the suggestion of one or two prominent departments just for their own benefit. The Central Government should bestow thought on such suggestions, after proper enquiries in the same. Incomplete suggestions should not be approved unless it is a general request by all and it is the duty of every citizen to so representing a suggestion to the notice of the Central Government.

16. It is a well-known fact that the money at the Centre is the money of the general public of the land, including villagers out of their earnings. This fact should beborne in mind by all the public and the Government as well.

The manner in which such money should be well spent should be also within the knowledge of every citizen. Is it not the duty of the Government to spend the money as to the needs and wishes of the general public . Hence it is the duty of every individual to bring to the notice of the popular Government the above question of expenditure.

17. If the maps of South Kanara District, Coorg, Mysore, and Southern India hali with the map of India, it will certainly satisfy the impress every citizen.

If the same is perused by our popular Government, the selection of such convenient railway lines is a certainty. It should be within the knowledge of every individual that the Government should not undertake to open a railway line in any other way.

18. It is further the duty of the people of the backward localities like ours to see that they should collectively join together and appeal to the Government that the duty of the Government should be performed in a proper and useful way. If the people remain quiet, some railway line will be opened in some way or other and thus the public money will be wasted for no useful purpose. It is essential to bring this fact to the notice of the Government and it is their duty of every individual of the backward localities. Therefore, the people should in one voice intimate the grievances of their people to the notice of the popular Government, explaining the advantages and disadvantages in this opportune moment and win the approbation of the Motherland, which it a network of industries.

19. The people should therefore make up without loss of time for propaganda work to bring this to the notice of the Government thinking whether the facts mentioned are of a doubtful nature or impossible to be suggested, or whether it is for the self-advantage of a few, self-interested persons only. This Sangha is ever ready to answer any question in this connection. It is the wish and desire of the Sangha that this should be within the knowledge of all public.

20. This Sangha is always ready to answer any questions by the Government or the public.

21. Offering our salutations to the Chancellor of the Exchequer, this humble request is placed before the general public, by appealing to the general public, to the Government of the States concerned, and brothers and sisters of the land, to request the popular Government to open a suitable railway line after selection of the various suggestions, with the fervent request of the Industrial Mother to give the strength for a popular proper a lead in the matter.

Comp:-Karmdari Sannidhi.
Dated 6 - 1 - 1954.

A.SUBBAYA BHATTA.
PRESIDENT, INDUSTRIAL GANGA
ABHIVARDHINI VIVIDHA UDDESHA
SANGHA, Ponja Post. S.K.Dt.

Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P. O: South Kanara.

№ O R. 101/50/51 Date 6—1—1951

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ

ಪಂಬೆತ್ತಾಡಿ ಗ್ರಾಮಾಭಿವೃದ್ಧಿ ವಿವಿಧ
ಉದ್ದೇಶ ಸಂಘ,
ಪಂಜ ಪೋಸ್ಟು, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲಾ.

D-R. 181 A 50/51
6-1-51

ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಕೆ. ಸುಬ್ರಾಯ ಭಟ್ಟರಿಂದ

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಯಾವ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ತೆರೆದು ಎಲ್ಲಿಂದ ಎಲ್ಲಿಗೆ ಕೂಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರ—

ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮದ್ರಾಸು ಸರ್ಕಾರ ಮುಂಡಲದ

ವರ ಮೂಲಕ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿ

ರೈಲ್ವೆಗಳ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ **ವರ ಸನ್ನಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬರಕೊಳ್ಳುವದು**

1 ರೈಲು ರಸ್ತೆಯೆಂಬುದು ರಾಜ್ಯ ಪರಿಪಾಲನೆಗಿರುವ ಮೊದಲಿನ ಅಡಿಗಲ್ಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ:—

(1) A ಯಾವಾಗಲೂ ಒಂದು ರಾಜ್ಯದ ಮೇಲೆ ಇನ್ನೊಂದು ರಾಜ್ಯದವರಿಗೆ ಆಸೆ ಇದ್ದು ಏನಾದರೂ ಒಂದು ಕಾರಣ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಂದು ಯುದ್ಧಸನ್ನದ್ಧರಾಗುವದು ಸರ್ವರೂ ತಿಳಿದ ವಿಷಯವಷ್ಟೆ! ಅಂಥಾ ಯುದ್ಧದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸೈನಿಕರಿಗೆ ಓಡಾಡಲು, ಬೇಕು ಬೇಕಾದಂತೆ ಯೋಧರಿಗೆ ಸರಬರಾಯಿ ಒದಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು—ರೈಲು ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅಂಥಾ ಯುದ್ಧದ ಸಂದರ್ಭ ಒದಗಿಸಲ್ಲಿ ಆಕಾಲ ಎಚ್ಚತ್ತರಾಗದಷ್ಟೆ?

(1) B ಪರರಾಜರ ದಾಳಿಯು ಯಾವ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಬರಲು ಆಸ್ಪದ ಉಳ್ಳದಿಕ್ಕೆಂಬದನ್ನು ತಿಳಿಯತಕ್ಕ ವಿಷಯ. ಆ ದಿಕ್ಕಿಗೇನೇ ರಕ್ಷೆ ಇಡುವದು ಪ್ರಥಮೋದ್ದೇಶವಲ್ಲವೇ?

(1) C ಎದುರಾಗಿ ಸೈನಿಕರನ್ನು ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವದು ಅಂಥಾ ಸೈನಿಕರು ಠಾಣೆ ಹೂಡಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳೂ ಎಂದರೆ ಒಂದರ ಬೆಂಬಲಕ್ಕೆ ಮತ್ತೊಂದರಂತೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಬೇಕಾದ ಕರ್ತವ್ಯವಷ್ಟೆ! ಇಂಥಾ ಅನುಕೂಲತೆಗೆ ಜರೂರಾತಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಇಲ್ಲದೆ ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯ?

2 ಆಮದು ರಫ್ತಿನ ವಿಚಾರ ಎರಡನೇ ಕಲಂ.

(2) A 1ನೇ ಕಲಮಿನಂತೆ ಹೇಗೂ ರೈಲ್ವೆಯೇ ಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೆ—ಬರೇ ಲಾರಿ ವಗೈರೆ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗತಕ್ಕ ವಿಷಯವೇ ಅಲ್ಲವಷ್ಟೆ?

ಆಹಾರಾಭಾವ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಆಹಾರವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಗುರಿ 2ನೆಯದಾಗಿ ಆಗದೇಕಾದ್ದೇ.

(2) B ಸಮುದ್ರಯಾನದಿಂದಲೂ ಬಂದರಗಳಿಗೆ ಬರುವಂಥವುಗಳನ್ನು ಕೊರತೆ ಇರುವ ಒಳನಾಡಿಗೂ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿದ್ದುದನ್ನು ಹೊರನಾಡಿಗೂ ಸಮುದ್ರಯಾನದ ಮೂಲಕವೂ ಆಮದು ರಫ್ತು ಇರಬೇಕಾದ್ದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆಯೇ ಮುಖ್ಯ ಗುರಿ.

(2) C ಆಹಾರವನ್ನು ಯುದ್ಧ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ನುಸರಿಸಿ ಅತ್ತಿಂದ ಇತ್ತ ಇತ್ತಿಂದ ಅತ್ತ ಯೋಧರ ಜೊತೆಯಲ್ಲೇ ಸಾಗಿಸುತ್ತಾ ಇರಬೇಕಾದ್ದೆಂಬುದು ಈ ಹಿಂದಿನ ಭಯಂಕರ ಯುದ್ಧದಿಂದ ತಿಳಿದ ವಿಷಯವೇ.

ಇಂಥಾ ಯೋಗ್ಯತೆ ಇರುವ ಲೈನಿನಿಂದಲೇ ರೈಲು ರಸ್ತೆ ತೆರೆಯುವದು ಸರಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ.

3 ಆಹಾರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಪೂರಯಿಸಬೇಕಾದ ವಿಚಾರ.

(3) A ಕೊರತೆ ಇರುವ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲೇ—ಬೆಳೆಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದ ರೀತಿ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವದು ಸರಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯವಷ್ಟೆ. ಅದನ್ನು ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವದು ಪ್ರತಿ ಒಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಕೆಲಸವೇ ಆಗಿದೆ.

(3) B ಸದ್ರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೇ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಬೆಳೆಯದವುಗಳಾದರೆ ನೆರೆ ಕರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಾದರೂ ಹೆಚ್ಚೆಚ್ಚು ಬೆಳೆಸುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಉಳಿಯುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಎಡೆಕೊಟ್ಟು ಕೊರತೆ ಇರುವ ನೆರೆ ಕರೆಗೆ ಸಿಕ್ಕುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಕರ್ತವ್ಯವೂ ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರಕ್ಕೇ ಕೂಡಿದ ಕೆಲಸ.

(3) C ಜನ ವಸತಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದಲ್ಲಿಗೆ ಹೆಚ್ಚೆಚ್ಚು ಜನಸಂದಣಿ ಇರುವಲ್ಲಿಂದ ಸಾಗಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಜನರು ಅಲ್ಲಿಯ ಬಂಜರು ಭೂಮಿಗಳನ್ನು ವೃದ್ಧಿಮಾಡುವಂತೆ ಜರೂರಾತಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಲು ಎಡೆ ಬರುವಂತೆಯೂ ಕಮ್ಮಿ ಖರ್ಚಿನಿಂದಲೇ ಓಡಾಡಲು ಎಡೆ ಬರುವಂತೆ ಕೂಡಾ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವದು ಇದೆಲ್ಲ ನಮ್ಮನ್ನಾಳುವ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ವಿಷಯ. ಇದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಲೈನೇ ಹುಡುಕಿ ರೈಲ್ವೇ ಮಾಡಿಸಬೇಡವೇ?

(3) D ಸರಕಾರದ ಫೋರೆಸ್ಟ್ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ತುಂಬಾ ಖಾಲಿ ಸ್ಥಳಗಳು ಇರುವವು, ಆಗಮೆಗೆ ಯೋಗ್ಯವಾದ್ದೆಂಬುದು, ಮತ್ತು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಯಾವ ಲೈನಿನಿಂದ ರೈಲು ರಸ್ತೆಯಾದ ಅದರ ಬೊಕ್ಕಸವನ್ನು ತುಂಬಿಸಲು ಫೋರೆಸ್ಟ್ ವಗೈರೆ ಖಾತೆಗ

ಪ್ರಯೋಜನ ಬರುವದು-ಎಂಬ ವಿಚಾರ ವಿಸಿಮುಯು ಬೇಡವೇ? ತುಂಬಾ ಮರ ಮಟ್ಟುಗಳು ಪೋರೆಸ್ಟ್ ಪಾತೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವಾಗ ಅದನ್ನು ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಕೇಂದ್ರ ಗಳಿಗೆ ಬಂದರ ವಗೈರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವಂತೆ ಅನುಕೂಲದ ಪ್ರಮುಖ್ಯ ಲೈನನ್ನೇ ಆರಿಸಿ ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತಿರುವ ಲೈನನ್ನೇ ತೆರೆಯಬೇಕಲ್ಲವೆ?

4 ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಂಚಾರಾನುಕೂಲತೆಯ ವಿಚಾರ—

(4) A ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ದವಸ ಅಗ್ಗದಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ವ್ಯಾಪಾರಾನುಕೂಲತೆ ಇದೆಯೆಂಬುದು ತಿಳಿಯುತ್ತಾ, ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಂತೆ ಓಡಾಡುವದು, ತರುವದು, ಕೊಡುವುದು ಇತ್ಯಾದಿ ಜನತೆಯ ಸಂಚಾರವಾಗಿದೆ.

(4) B ಪರ ರಾಜ್ಯದ ದವಸಗಳನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಕಮ್ಮಿಯಿಂದ ಅನುದು ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬೆಲೆಗೆ ಮಾರಿ ಲಾಭಗಳಿಸಲು ತುಂಬಾ ಓಡಾಟದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಬರುವಂಥಾದ್ದು ಕ್ರಮವಷ್ಟೆ?

(4) C ಸೈಪಿಚಾರಿಕಾನುಕೂಲತೆಗೆ ಅನುಸರಿಸಿ ಒಳ ಹೊರ ನಾಡುಗಳಿಗೆ ಓಡಾಡಲು ರೈಲು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲದೆ ಬರೇ ಚಿಕ್ಕ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಜರೂರಾತಿಗೆ ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯ?

5 ಈ ಹಿಂದಿನ ನಾಲ್ಕು ಕಲಮುಗಳನ್ನು ಮುಖ್ಯ ಗುರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡೇ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ನೋಡಿ ತೆರೆಯಬೇಕಾದ್ದಲ್ಲದೆ ಅದರಲ್ಲೂ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಒದಗಿದ ಅನ್ನ ಕ್ಷಾಮವೆಂದರೆ ಭಯಂಕರವಾಗಿ ಇದ್ದು ಅದರ ನಿವೃತ್ತಿ ಪಡಿಸದೆ ಕ್ಷೇಮವೇ ಇಲ್ಲದ ಕಾಲ ಒದಗಿದೆ. ಅಂಥಾ ಕೊರತೆಗೆ ಬಂಜರು ಭೂಮಿಗಳು ಸುಲಭದಲ್ಲಿ ಮುಂದೆ ತರುವಂತೆ ಯಾವ ದಿಕ್ಕಿನಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಪ್ರಥಮೋದ್ದೇಶವೇ ಮುಖ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಲ್ಲವೇ?

6 ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ನೀರಾಶ್ರಯವಿದ್ದು ಬಂಜರು ಬಿದ್ದಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳು ತುಂಬಾ ಇರುವಂಥಾದ್ದು ಪುತ್ತೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಪೂರ್ವ ದಕ್ಷಿಣ ಮೇರೆಯಲ್ಲೇ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಆ ಸ್ಥಳಗಳೆಂದರೆ— ಪೂರ್ವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷರ ಆಡಳಿತೆಗೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ಹೆಚ್ಚಿನಂಶ ಕೊಡಗು ರಾಜಧಾನಿಗೆ ನೆರೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ಅದರ ಆಶ್ರಯದ ಪ್ರಜೆಗಳಾಗಿ ಬೇಕು ಬೇಕಾದಂತೆ ಆ ಕಾಲಕ್ಕನುಸರಿಸಿ ತುಂಬಾ ದವಸ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಧಾರಾಳ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿತ್ತೆಂಬುದು ಅಲ್ಲಿಯ ಬಂಜರು ಬಿದ್ದಿರುವ ಭೂಮಿಗಳನ್ನು, ನಿರ್ನಾಮ ಹೊಂದಿ ನೆಲ ಸಮವಾಗಿರುವ ಮನೆ ಅಡಿ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ತಿಳಿಯುವುದು. ಇದು ಬ್ರಿಟಿಷರ ರಾಜತಂತ್ರ ಪ್ರವೀಣತೆಯಿಂದ ಆ ಸ್ಥಳದವರನ್ನು ಶಕ್ತಿ ಕುಂದುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದೆಂಬುದು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೂ ತಿಳಿಯತಕ್ಕ ವಿಷಯವೇ ಆಗಿದೆ.

ಇದು ಈಗ ಭಯಂಕರವಾದ ಕಾಡು ಪ್ರದೇಶವಾಗಿ ಕಾಡಿನ ಒಳಗೆ ಅಡಗಿ ಮಲೇರಿಯಾ ಅಣುಗಳ ರಾಜ್ಯ ಭಾರದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿ ಮಲೆನಾಡಾದ ಫರ್ವೀರ್ಯ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ.

7 ಕೊಡಗು ಕೂಡಾ ಮೊದಲಿಗೆ ಶಕ್ತಿಸಂವನ್ನ ರಾಜ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಅದೂ ಕೂಡಾ ಬ್ರಿಟಿಷರ ಕುಶಲತೆಯಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ರಾಜ್ಯವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಯೂ ಜನ ವಸತಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಿಲ್ಲದಾಗುವಂತೆ ಬಗೆ ಬಗೆಯ ತಂತ್ರಗಳನ್ನು ಹೂಡಿ ಶಕ್ತಿ ಕುಂದುವಂತೆ ಸುಕ್ತುವರಿದು ತಮ್ಮ ಆಧೀನದಲ್ಲಿ ಆಶ್ರಿತರನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರು.

ಇಂಥಾ ಲೋಪದೋಷಗಳಿಂದ ಅದೂ ಕೂಡಾ ಅನೇಕ ಭೂಮಿಗಳನ್ನು ಶಕ್ತಿಯುತವಾಗಿ ಪ್ರಕೃತಿ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೂ, ಬಂಜರು ಬೀಳುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾಯಿತು. ಇದು ಬ್ರಿಟಿಷರ ರಾಜತಂತ್ರದ ಒಂದು ಗುರಿ.

8 ಮತ್ತೂ ಸಹ ಮೈಸೂರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನಂಶಕ್ಕೆ ಈ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಪೂರ್ವ ದಕ್ಷಿಣ ದಿಕ್ಕುಗಳ ಸ್ಥಳಗಳೂ ಇದರಂತೆ ಇದರ 6–7ನೇ ಕಲಮಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದಂತೆ ಕಾರಣಾಂತರ–ಬಂಜರು ಬಿದ್ದಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ಕೂಡಿರುವದು.

9 ಇಂಥಾ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ವೃದ್ಧಿಗೆ ತರಬೇಕಾದರೆ ಜನ ವಸತಿಯು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಏರುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಜರೂರಾತಿ ಓಡಾಟದ ವಾಹನದ ದಾರಿಯೆಂದರೆ ರೈಲು ರಸ್ತೆಯೇ ಆಗಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ–ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂತಹ ಯೋಗ್ಯತೆ ಇರುವ–ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೇಂದ್ರ ಇದ್ದ ಮಂಗಳೂರಿಗೂ, ಕೊಡಗಿನ ಮಡಿಕೇರಿಗೂ, ಮೈಸೂರಿನ ರಾಜಧಾನಿಗೂ, ಶೋರ್ಟು ಕಟ್ಟಾಗಿ ರೈಲ್ವೇ ತೆರೆಯಬೇಕಾದ್ದು ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯದಲ್ಲೊಂದು ಆಗಿದೆ.

10 ಇಂದಿಗೆ ಈ ಹಾಳು ಬಿದ್ದಿರುವ, ನಿರ್ವೀರ್ಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ, ಮುಂದೆ ನಮ್ಮ ಇಡೀ ನಾಡಿಗೆ ಬಲಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲವೀಯುವಂತಿರುವ ಈ ನಾಡನ್ನು ಏಳಿಗೆಗೆ ತಂದರೇನೇ ನಾವು ಸರ್ವರೂ ಸಕಲ ಒಳಿತಿಯಿಂದಲೂ ಸಂಪನ್ನರಾಗುವೆವಲ್ಲದೆ ಅನ್ಯಥಾ ಆಗಲಾರದು.

11 ಇಂಥಾ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ರಸ್ತೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ–"ಮಂಗಳೂರು (ಉಳ್ಳಾಲ)–ಮಡಿಕೇರಿ–ಮೈಸೂರು ಶೋರ್ಟು ಕಟ್ಟಾಗುವಂತೆ" ಪ್ರಕೃತಿಯೇ ಎಡೆ ಇಟ್ಟಿರುವ ರೀತಿ ನೋಡಿದರೆ–ಹೊಳೆ ಹಳ್ಳಗಳು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಅಡ್ಡ ಇಲ್ಲದೆ–ಎಂದರೆ ಸರ್ವೆ ಮತ್ತು ಕಾವೇರಿ ನದಿಯ ಭಾಗ ಕೂಡಾ ಬರೇ 2 ಹೊಳೆ ಮಾತ್ರ ಸುಮಾರು 100 ಗಜಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಗಲ ಕಿರಿದಾಗಿ ಪುತ್ತೂರಿನ ಸರ್ವೆ ಸವಿವವೂ, ಕೊಡಗಿನ ಪ್ರೆಡ್ಸರ್ ಪೇಟೆ ಸವಿಾಪವೂ ಅಡ್ಡ ಸಿಕ್ಕುವದಲ್ಲದೆ–ಸುಮಾರು 140 ಮೈಲು ಉದ್ದವಾಗುವ ಈ ಲೈನಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಕಮ್ಮಿಯಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಹರಿಯುವ ಹೊಳೆ ಇರುತ್ತಾ, ನಂತರದ್ದು ಪೂರ್ಣ 20 ಗಜದಿಂದ ಒಳಗಿನ ಹರದ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ತೋಡುಗಳು ಅಡ್ಡ ಹರಿಯುವದಷ್ಟೆ. ಇದು ಕೂಡಾ ಬಹಳ ಕಮ್ಮಿ ಇರುವದು. ಇದೇ ಪ್ರಕೃತಿ ಮಾತೆಯ ಸಹಾಯ ಅಲ್ಲದೆ ಮತ್ತೂ ಬೇರೆ ಸಹಾಯ ಕೂಡಾ ಇದೆ.

12 ಈ ಶೋರ್ಟು ಕಟ್ ಲೈನಿಗೆ ಈಗ ಯಾವದೊಂದೂ ಗಾಡಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಮನಾಗಿ ಇಲ್ಲದೆ ಈ ಲೈನಿನವರು ಶಕ್ತಿ ಕುಂದಿದ್ದ ಮಲೆನಾಡು ನಿವಾಸಿಕರಾಗಿರುವರು.

13 ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಲು ಖರ್ಚು ಕಮ್ಮಿಯು 1ರಿಂದ 4ರ ವರೆಗಿನ ಕಲಮಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದಕ್ಕೂ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರುವ ಲೈನು–"ಮಂಗಳೂರು ಉಳ್ಳಾಲ-ಪುತ್ತೂರು ಸರ್ವೆ–ವೆಂಜ–ಗುತ್ತಿಗಾರ್–ಕಳ್ಳಕಾರು ಕಡ್ಡಕಲ್ಲು ರಬ್ಬರ್ ತೋಟ, ಮುಂದೆ ಕುಂಡೆಮುಟ್ಟಿಹೊಳೆ ಬದಿಯಲ್ಲಾಗಿ ಮಡಿಕೇರಿಯ ಉತ್ತರ ಪಾರ್ಶ್ವದಲ್ಲೇ ಮುಂದೊತ್ತಿ ಶುಂಠಿಕೊಪ್ಪದ ಉತ್ತರದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲೇ ಪ್ರೆಡ್ಸರ್‌ಪೇಟೆ ಬದಿಗಾಗಿ ಮುಂದರಿಸಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜಧಾನಿಯ ಬದಿಯ ರೈಲ್ವೇ ಜೆಂಕ್ಷನಿಗೆ ಕೂಡುವ ರೈಲ್ವೇ ಲೈನೇ ತೆರೆಯುಬೇಕಾದ್ದಾಗಿದೆ.

14 ಈ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ರೈಲುರಸ್ತೆ ತೆರೆಯಲು ಬೇಕಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಏರುಗಳಿಲ್ಲದೆ, ಅಡ್ಡ ಪರ್ವತಗಳೂ ಸಿಕ್ಕದೆ, ತಿರುಗಾಸುಗಳು ಕೂಡಾ

ಇಲ್ಲದೆ, ಕಡ್ಡಕಾರು ವರೇಗೆ ಮುಂದರಿಸಿ ನಂತರದ ಅಡ್ಡವಾದ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದ ಪರ್ವತವನ್ನು ಸುಮಾರು ಮೂರು ಮೈಲುಗಳಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಕೊರೆದೂ ಕಡಿದೂ, ಗುಡಿಯಿಂದಲೂ, ಸುರಂಗದಿಂದಲೂ ಹೋಗುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಅದರಂತೆ ಮುಂದೊತ್ತುತ್ತಾ ಕೊಡಗಿನ ಒಳನಾಡನ್ನು ಶುದ್ಧೀಕರಿಸುತ್ತಾ ಮುಂದೊತ್ತಿ ಮೈಸೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಪ್ರಾಂತ್ಯವನ್ನು ಏಳಿಗೆಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರಿಗೆ ತಲಪುವಂತೆ ಪ್ರಕೃತಿಯೇ ಎಡೆಕೊಡುವ ಲೈನೆಂದರೆ 13ನೇ ಕಲಮಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದಂತಿರುವ ಲೈನೇ ಆಗಿದೆ.

15 ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಹೊರನಾಡಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅನುಕೂಲವಿರುವ ಬೇರೆ ಲೈನು ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ವ ವಿಧದಿಂದಲೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು ಮನದಟ್ಟು ಮಾಡಿದರೆ ತಿಳಿಯುವದು. ಎಷ್ಟೋ ಕಾಲಕ್ಕೊಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ಹಣ ಖರ್ಚು ತಗಲಿಸಿ ತೆರೆಯುವ ಲೈನನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ಪರಿಶೋಧಿಸದೆ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಾದರೂ ಏನಾದರೂ ಒಂದೆರಡು ಖಾತೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿರುವ ಕೆಲವು ಮಹನೀಯರ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪ್ರಚಾರವಿಲ್ಲದೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಸೂಚನೆಯೆಂದು ಕೊಟ್ಟ ಒಂದು ಸೂಚನೆ ಬಂದು ಅದೇ ಯೋಗ್ಯ ಲೈನೆಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರವು ಭಾವಿಸದೆ ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿ ವಿಚಾರ ವಿನಿಮಯ ನಡೆಸಿ ತೆರೆಯಬೇಕಲ್ಲದೆ ಬರೇ ಒಂದೆರಡು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಅಪೂರ್ಣ ವಿಚಾರದ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಬಾರದಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ನಿವೇದನೆಯಾಗಿ ನಿವೇದಿಸಿಕೊಳ್ಳುವದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಯ ಮುಖ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಕೆಯಾಗಿದೆಯಷ್ಟೆ!

16 ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಹಣವೆಂಬುದು ನಮ್ಮೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ, ನಾಡಿಗರ, ಮುಡಿತದ ಕೂಡುವಿಕೆಯು, ನಮ್ಮ ಜನತಾ ವರ್ಗದ, ಹಣವೆಂಬುದನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಜೆಗಳೂ ಸರಕಾರವೂ, ತಿಳಿದಿರತಕ್ಕ ವಿಷಯವೇ ಆಗಿದೆ.

ಇಂಥಾ ಹಣವನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಗೂ ತಿಳಿದಿರಬೇಕಾದ ವಿಷಯ. ಜನತೆಯ ಹಿತಕ್ಕನು ಸರಿಸಿಯೇ ಸರಕಾರವು ವರ್ತಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೇ?

ಆದ್ದರಿಂದ ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವದು ಪ್ರಜೆಯಾದ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಕರ್ತವ್ಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

17 ದ. ಕ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಕ್ಷೆ ಮತ್ತು ಕೊಡಗು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಹಿಂದುಸ್ಥಾನ ವ ಇಡೀ ಹಿಂದೂ ದೇಶದ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬನಿಗೂ ಸಮಾಧಾನವಾಗದಿರದು.

ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರವು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರೆ ಅದರಂತೆ ಯೋಗ್ಯ ಲೈನನ್ನೇ ಆರಿಸುವದಲ್ಲದೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಬಾರದೆಂಬುದನ್ನು ಜನತೆಯು ತಿಳಿಯತಕ್ಕದ್ದೇ ಆಗಿದೆ.

18 ಒಮ್ಮತದಿರಿದ ಈಗ ಒಂದಾಗಿ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಾರದೆ "ಅದರ ಕರ್ತವ್ಯಯನ್ನು ಅದು ಪಾಲಿಸುವದೆಂದು" ಸುಮ್ಮಗಾದರೆ ಏನೋ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಿಚಾರ ವಿನಿಮಯವಿಲ್ಲದ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ರಸ್ತೆ ತೆರೆದು ನಮ್ಮ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಣವು ದುರುಪಯೋಗವಾಗುವದೆಂಬದನ್ನು ಸರ್ವರೂ ತಿಳಿದು, ಇದನ್ನು ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವದು ನಮ್ಮ ಹಿಂದುಳಿದ ನಾಡಿಗರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಕೆಯು ಕೆಲಸವಾಗಿದೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ ಒಮ್ಮತದಿಂದ ಏಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆರಿಸಿ ನಾವು ನಮ್ಮ ಸುಖ ದುಃಖಗಳನ್ನು ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಮುಂದೆ ಪ್ರಜಾಪ್ರತಿನಿಧಿಯಿಂದ ನಿವೇದಿಸಿಕೊಂಡು ಗುಣದೋಷಗಳನ್ನು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಅದರ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಯೂ ಈ ಸುಸಂದರ್ಭವನ್ನು ಕಳಕೊಳ್ಳದೆ ಮುಂದೆ ಬಂದು ನಮ್ಮ ಕಾಮದಾಂಬ ಮಾತೆಯ ಪ್ರೀತಿ ಪಾತ್ರರಾಗಲೆಂದು ಹಾರೈಸುವೆನು.

19 ಈ ಸಂದರ್ಭವನ್ನು ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರುವಂತೆ ಪ್ರಚಾರಗೊಳಿಸಿ ಜನತೆಯು ಇನ್ನಾದರೂ ನಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಎಚ್ಚರವಾಗಲೆಂದೂ ಇದರಲ್ಲಿ ನುಡಿದಿರುವ ವಿಷಯಗಳು ಅನುಮಾನಕರವೋ ಯಾ ನ್ಯಾಯಬಾಹಿರವೋ ಸ್ವಾರ್ಥತೆಯ ಸಾಧನೆಯೋ ವಗೈರೆ ಯಾವದೊಂದು ವಿಷಯಕ್ಕೂ ಉತ್ತರ ಕೊಡಲು ಈ ಸಂಘವು ಸದಾ ಸಿದ್ಧವಿದೆ. ಈ ಸಂಗತಿಯು ಜನತೆಗೆ ತಿಳಿದಿರಲೆಂದೇ ನಮ್ಮ ಕೋರಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

20 ಸರಕಾರವಾಗಲೀ ಜನತೆಯಾಗಲೀ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕೇಳುವ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡಲು ಈ ಸಂಘವು ಸದಾ ಸಿದ್ಧವಿದೆ.

21 ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸರಕಾರದವರಲ್ಲಿಯೂ, ಸಹೋದರ ಸಹೋದರಿಯರಾದ ಜನತೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಈ ನಮ್ಮ ಅರಿಕೆಯನ್ನು ಮುಂದಿಟ್ಟು ಇದರಂತೆ ಯೋಗ್ಯ ಲೈನನ್ನೇ ಆರಿಸಿ ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರಕಾರದ ಕೇಂದ್ರ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳಲಪೇಕ್ಷಿಸುವಂತೆ ನಮ್ಮ ಕಾಮದಾಂಬಾ ಮಾತೆಯು ಬುದ್ಧಿ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ದಯವಾಲಿಸಲೆಂದು ಗಣನಾಯಕನನ್ನು ಮೊದಲಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ಈ ನನ್ನ ಕೋರಿಕೆಯನ್ನು ಮುಂದಿಡುವೆನು.

ಮೊಕ್ಕಾಂ:
ಕಾಮದಾಂಬಾ ಸನ್ನಿಧಿ.
2—12—1950.

ಕೆ. ಸುಬ್ರಾಯ ಭಟ್,
ಪಂಬೆತ್ತಾಡಿ ಗ್ರಾಮಾಭಿವೃದ್ಧಿ ವಿವಿಧ ಉದ್ದೇಶ ಸಂಘ, ಪಂಜ ಪೋಸ್ಟು ದ. ಕ.

ರಾಷ್ಟ್ರಬಂಧು ಪ್ರೆಸ್, ಮಂಗಳೂರು.

ಕಾಮದಾಂಬಾ ಸನ್ನಿಧಿ
6-1-51
ಕೆ. ಸುಬ್ರಾಯ ಭಟ್
ಪಂಬೆತ್ತಾಡಿ ಗ್ರಾಮಾಭಿವೃದ್ಧಿ ವಿವಿಧ ಉದ್ದೇಶ ಸಂಘ
ಪಂಜ ಪೋಸ್ಟು ದ. ಕ.

Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P. O: South Kanara.

Date 11 — 2 — 1951

Pambethady Gramabhivraddhi
Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P.O. South Kanara.

Date 195

17

Pambethady Gramabhivraddhi
Vividha-Uddesha Samsha

PAMBETHADY GRAMABHIVRADDHI SAMSHA, P.O. PAMBA, S.K. PUTTUR TALUK

Pam[illegible] P. O. South Canara.

№ [illegible] Date 195

[illegible]

4 = 50 [illegible]

[illegible]

(4) 9.

Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P. O. South Kanara.

PAMBETHADI GRAMABHIVRADHI SANGHA PUTTUR TALUK P.O. PANJA S. K.

№ ..... Date 195

Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P. O: South Kanara.

No. Date 195

Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P. O: South Kanara.

No. Date 195

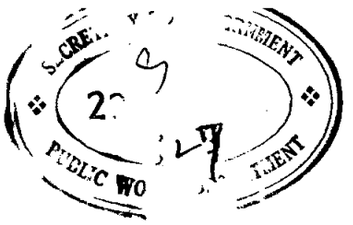
Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha.

Panja P. O: South Kanara.

No.

Date 195

PAMBETHADI GRAMABHIVRADHI SANGHA
PUTTUR TALUK
P.O. PANJA, D.K.



This is a petition from Sri K.Subraya Bhat, President, Panbethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sangha, Panja P.O., South Kanara, addressed to the Hon'ble Minister for Public Works, regarding the Railway Line between Mangalore and Hassan.

It is stated that the contemplated Railway Line between Mangalore and Hasan is more expensive and less useful to the public than the line between Mangalore and Mysore (via) Ullal, Puttur and Coorg.

Referring to the statement published in Indian Express dated 11-2-1951, the petitioner points out that the reason for contemplating the Mangalore-Hasan Line about 50 years ago was due to the attitude of the Government of Coorg. They did not agree to any solution put forth by the other Governments. If the Mangalore-Hasan Line is to be operated, the following disadvantages are inevitable.

1. The said line can only connect Bangalore and Mysore State with Mangalore. A vast area of fertile lands and important centres like Puttur, Mercara and other regions of Coorg will not get any benefits. Moreover it runs through uncultivable lands and hence neither improve the economic conditions nor food situation in these areas.

On the other hand, the Mangalore-Mysore Line (via) Ullal Puttur and Coorg runs nearby fertile and cultivable lands, coffee estates, Orange archards,&rich forests with timbers and other products. There is a vast area in this line for colonisation and cultivation. Therefore this line will surely help from both agricultural and commercial points of view.

The petitioner adds that the Government of Madras should not be hasty in deciding the question of this Railway Line without careful study of the relevant facts. It is further stated that the President of the above Sangha (Petitioner) is prepared to prove the advantages of Mangalore-Mysore Line (via) Ullal-Puttur-Coorg) if he is called upon to do so.

- - -

P.W.D.(S).

To RS.

The papers required for the disposal of this cum are put up in a file and sent to Dev Secy on requisition. The return of the file may be awaited till 1.3.51.

24.2.51. 26.2.51

The file referred to above has not yet received. This may continue to lie over!

3.3.51 5-3-51

3.3.51

Jtk 51 19. G.O.(Ms)No. 556/50

SEP 1951
81221

Public Works Department.

****

MEMORANDUM NO.66038A/51-2 DATED 12TH SEPTEMBER 1951.

Sub: Communications - South Kanara District - Construction of a trunk road linking up S.Kanara and Coorg.

Ref: From the President, Pambethady Gramabivridhi Vividha Uddesha Sangha; letter dated 29-7-D51 addressed to the Honourable Minister, (Public Works), Government of Madras.

A copy of the letter cited is forwarded to the Cheif Engineer (Highways) in continuation of this Department Endorsement No. 66038A/51-1 dated 7-8-1951. He is requested to expedite his reply in the matter.

S.Krishnamachari
ASSISTANT SECRETARY TO GOVERNMENT.

To
The Cheif Engineer (Highways)
(with encls.)
Copy to S/section (with encls.)

(Forwarded:By Order)

K.V.Narayanaswamy
Superintendent.

KJ.15/9.

Copy of the letter dated 29-7-1951, from the President, Pambethady Gramabhivridhi Vividha Uddesh Sangha, addressed to the Hon'ble Minister (Public Works).

In a recent speech of yours, your have declared that the uplift of villages could be achieved through the supply of electricity to the villages, that electricity is the means of production and by supplying electricity to the villages, agriculture and cottage industries can be given a fillip.

2. Upholding your views the Madras Mail of 25-7-1951 in its leading article has mentioned that among other factors the following are essential for the imrpovement of villages.

(1) Village sanitation and knowledge of healthy living.
(2) Provision of good drinking water.
(3) Making of villages attractive.
(4) Provision of village halls in villages for social intercourse and reading rooms for the women folk.
(5) Establishing road communications between villages and towns so that the producers could transport their produce to the markets.

3. There can be no two opinions, as regards the fact that unless the above facilities are provided to the villages, there can be no village uplift. Gandhiji has expressed his views times out of number that world uplift will not be possible without village uplift, that the farmers in the villages are the producers of foodstuffs and mere improvement of towns to the neglect of villages would attract people from the villages to the towns with the result that production in the villages would suffer adding to the food shortage in the country. Therefore it is essential that all improvements should start from and with the village.

4. It is true that all the factors mentioned in paras 1 and 2 are necessary for the improvement of villages. But we would wish to emphasise with all the force at our command that the establishing of road communications between villages and villages

nd villages and towns is of the utmost importance and villages nd towns is of the utmost importance and it should claim the op priority of the Government, for without this facility the ther objects are not easy fulfilment. Inter communications etween villages and towns should be the foundation for any rogramme of village uplift.

5. We had invited your attention to this important point hen we addressed you in the matter of the imperative need for pening a railway line so as to connect Mangalore, uttur, Coorg and Mysore. The proposed railway line would touch ne following places Mangalore. Ullal, Puttur Guthigar, admakallu Rubber Estate, Frazerpet and Mysore. The matter as also been explained fully when we represented to you the rgent nece sity of establishing a trunk road connecting Puttur and oorg through the Malnad villages by improving the arbe-Subrahmanya District Board Road starting from the 32nd ilestone of the A16 trunk road of South Kanara and continuing it hrough Pambethady, Koothkunja, Guthikar, Kollamogru, Kalmakaru of he District and further continue it through the Kadamakallu Rubber state right up to Mercara. We have been also from ti time representing this matter to the Central Government.

6. This association requests you to be pleased to give our earnest considerations to the proposals contained in the above aragraph for opening a railway line and constructing a trunk road inking up the Malnad areas of Puttur and Coorg which is the first nd foremost means of improving the poor villages of our Malnad.

(True Copy)

15)

K.V. Narayanaswamy
Superintendent.

4 TOAS. P.W.D.(S)

This section is Concerned with paragraphs 5 and 6 on to 3 ante. Several petitions were received from the President, Panchethady Gramabhivraddhi Vidya-Uddeepa Sangha on the same subject and he was informed that it was not feasible to recommend the new line from Mangalore to Mysore until the new lines already recommended to the Govt of India take a final shape. Attention is invited to this dept's note at pp 1-2 ante of Memo. No. 613 S/51-1 dt 21.3.51. No action seems necessary on the present petition. May be filed with the papers at (P).

pp 29-3-51 (1)

(P)

19.9.51.

19.9.51

20/9/51

P.W.D.(S)

Railways - S.Kanara Dt. - Construction of a Railway line from Mangalore to Mysore (via) Ullal, Puttur and Coorg.

pp1-11 c.f.
pp13-27 c.f.

Letter from Sri K.Subraya Bhat No.O.R.101 B.50/51 d/6-1-51.
-do- No.O.R.31/S-1-21 dated 11-2-51.

---

pp1-11c.f., pp13-27c.f.

The President, The Pambethady Gramabhivraddhi Vividha-Uddesha Sanga has submitted two petitions for the construction of a railway line from Mangalore to Mysore (via) Ullal, Puttur and Coorg. The first petition at pp.1-11 c.f. is addressed to the Govt. of India through the Chief Minister of this State.

p27 c.f.

2. The petitioner has referred to the contemplated Mangalore Hassan railway line and has stated that the present proposal is more useful to the public and less expensive. The rough sketch at (G) shows the proposed line.

in G.O. No. 2896 Rly 30.10.46 and Paras 3 to 4 of G.O. 1867 Rly 12.5.50 at (M)

3. The question of constructing new railway lines in the S.Kanara Dt. was examined in detail in the year 1946. After examining the question in all its aspects, the Govt. considered that one or more of the following four lines could be pursued with profit:--

(1) Mangalore to Hassan in Mysore,
(2) Mangalore to Arsal
(3) Mangalore-Karkal-Agumbe-Shimoga and
(4) Mangalore-Bhatkal - Sirsi - Hubli

This Government recommended to the Govt. of India the construction of atleast lines (1) and (4) above or (1) or (4). The Central Board of Transport resolved to defer both the proposals in view of the prevailing financial stringency. Apart from this, the Government of India have not been able to provide funds even in the case of certain proposals which have already been agreed to by them, owing to want of finance.

2

4. It is therefore unlikely that the ----- Govt. of India will take up for consideration any fresh proposals for new lines at present. In the circumstances, it is for orders whether the petitioner may be informed that it is not feasible to recommend the line proposed by him, in view of the financial stringency and until the new lines already recommended by this Govt. take a definite shape. (It does not also seem necessary to forward the petition at pp.1-11 c.f. to the Govt. of India as requested at p.1 c.f.) Subject to approval, a draft memo. is submitted below.

18.3.51. 19.3.51

20.3.51

21.3.51.